

УДК 656.078.13

Святець О.О.
Європейський університет

СУТНІСТЬ ТА АНАЛІЗ ФІНАНСОВОГО ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ ДІЯЛЬНОСТІ ПІДПРИЄМСТВ АВТОДОРОЖНЬОГО КОМПЛЕКСУ

Розглянуто сутність фінансового забезпечення діяльності підприємств автодорожнього комплексу. Подано аналіз сучасного стану фінансування дорожньої галузі, транспортно-експлуатаційного стану доріг загального користування, виявлено основні проблеми фінансового забезпечення автодорожнього комплексу. Проаналізовано досвід країн світу щодо джерел наповнення дорожніх фондів, розглянуто механізми фінансового забезпечення підприємств автодорожнього комплексу з використанням приватно-державного партнерства, зокрема концесії.

Постановка проблеми. Розвиток ринкових відносин в Україні, підвищення підприємницької активності, розширення можливостей залучення фінансових ресурсів із зовнішніх джерел для організації бізнесу обумовлюють необхідність досконалого процесу управління фінансовою діяльністю суб'єктів господарювання з урахуванням їхньої організаційно-правової форми.

Активне використання фінансів як інструмента впливу на зростання ефективності виробництва, що знаходить своє відображення у фінансовій політиці держави, пов'язане з правильним розумінням об'єктивних факторів розвитку економіки. І від того, наскільки раціонально організовані фінанси суб'єктів господарювання, залежить дієвість фінансів як економічної категорії. Це викликає потребу у дослідженні сутності фінансового забезпечення та його аналізу.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Питання сутності фінансового забезпечення та фінансування автодорожнього комплексу досліджуються в працях таких науковців, як В. М. Опарін, В. І. Оспіщев, Ю.С. Вдовенко, А.О. Безуглий, В.В. Концева, Т.І. Печончик [1-5]. Переваги та недоліки сучасних механізмів фінансового забезпечення підприємств з використанням приватно-державного партнерства аналізуються в роботах [9-13]. Так, за В. М. Опаріним [1, С. 17-18], фінансове забезпечення підприємства реалізується на основі відповідної системи фінансування, яке може здійснюватись через самофінансування, кредитування та зовнішнє фінансування. **Невирішена раніше частина загальної проблеми.** Незважаючи на численні дослідження та роботи науковців, залишаються невирішеними питання належного та ефективного фінансового забезпечення підприємств автодорожнього комплексу України, з урахування зарубіжного досвіду фінансування дорожньої галузі.

Метою статті є дослідження сутності фінансового забезпечення та аналіз стану фінансування підприємств автодорожнього комплексу, а також визначення проблем недостатнього фінансового забезпечення та шляхи їх вирішення, враховуючи досвід зарубіжних країн.

Виклад основного матеріалу. Інтеграція у світове та європейське співтовариство, економічний та соціальний розвиток країни значною мірою залежать від розвитку транспортної інфраструктури, зокрема від наявності розгалуженої мережі автодоріг. В сучасних умовах стабільне повноцінне фінансування потреб дорожнього господарства є необхідною умовою розвитку дорожньої інфраструктури.

Через україну недостатній для потреб дорожнього господарства рівень фінансування протягом останніх дванадцяти років та неефективне використання коштів в дорожній галузі, стан автомобільних доріг в Україні є незадовільним. Низькі транспортно-експлуатаційні показники доріг зумовлюють зниження експлуатаційних швидкостей транспортних засобів, підвищення витрат паливо-мастильних матеріалів та збільшення частки транспортної складової у собівартості продукції [4].

Транспортно-експлуатаційний стан автомобільних доріг загального користування, мостів і інженерних споруд погіршується у зв'язку з обмеженим рівнем фінансування дорожнього господарства, який також не дає можливості забезпечити у повній мірі комфортне та швидке, безпечне та економічне перевезення пасажирів і вантажів, перешкоджає розвитку транзитних перевезень, не сприяє подальшому соціальному та економічному розвитку держави, її інтеграції до європейської спільноти.

Протяжність мережі автомобільних доріг, яка становить 169,6 тис. кілометрів, та її щільність (281 кілометр на 1 тис. кв. кілометрів) в основному відповідають темпам розвитку національної економіки. Проте, експлуатаційний стан автомобільних доріг потребує значного поліпшення, а подекуди - дорожній одяг потребує повного оновлення. За даними науковців, щороку держава втрачає близько 30 млрд. гривень валового внутрішнього продукту через незадовільний стан автомобільних доріг. Таким чином, транспортно-експлуатаційний стан автомобільних доріг не сприяє створенню необхідних умов для подальшого соціально-економічного розвитку держави, зміцнення її обороноздатності і забезпечення економічної безпеки, а також залишаються незбалансованими повноваження і відповідальність центральних та місцевих органів виконавчої влади за стан автомобільних доріг [6].

В порівнянні з науково обґрунтованими нормативними обсягами, за останні роки в Україні вже накопичився значний недоремонт доріг. А відсутність фінансування приведе до жахливих наслідків для економіки країни, адже фактично вся мережа доріг України підходить до межі своєї довговічності.

Без оптимального рівня фінансування автодорожнього комплексу неможлива реалізація Транспортної стратегії України [7]. Але в 2013 році була затверджена Державна цільова економічна програма розвитку автомобільних доріг загального користування на 2013-2018 роки, яка була спрямована на вирішення проблеми фінансування дорожньої сфери через залучення коштів з різних джерел (табл. 1).

Таблиця 1

Джерела та обсяг фінансування автодорожньої галузі України

Джерела фінансування	Обсяг фінансування, млн. гривень	у тому числі за роками					
		2013	2014	2015	2016	2017	2018
Державний бюджет	133582,03	13548,14	14653,78	24139,23	26020,38	26891,1	28329,4
у тому числі:							
- спеціальний фонд	94328,95	13548,14	14653,78	15342,22	16109,41	16914,8	17760,6
- загальний фонд	39253,08			8797,01	9910,97	9976,3	10568,8
Інші джерела	80452,14	15425,57	17553,86	10094,33	13383,28	13095,1	10900
у тому числі:							
- кредитні кошти	42359,8	12275,5	14084,3	4000	4000	4000	4000
- кошти міжнародних фінансових організацій	18092,34	3150,07	3469,56	3094,33	4383,28	3095,1	900
кошти інвесторів	20000			3000	5000	6000	6000
Разом	214034,17	28973,71	32207,64	34233,56	39403,66	39986,2	39229,4

Примітки. На ведемо за джерелом[8].

В Україні собівартість перевезень у 1,5 рази, а витрати пального на 30 відсотків перевищують аналогічні показники у розвинутих зарубіжних країнах. Транзитні перевезення дорогами України майже не збільшуються, адже вищезазначені показники, разом з недостатнім розвитком інфраструктури, не приваблюють іноземних перевізників. А від транзитних автомобільних перевезень державний бюджет щороку міг би отримувати близько 2 млрд. гривень, та ще стільки ж від інтенсифікації автотуризму.

В таких умовах, питання ефективного використання фінансових ресурсів, спрямованих на розвиток та утримання автодоріг загального користування, набуває особливої актуальності. Невідкладним є питання пошуку додаткових фінансових ресурсів для утримання та розвитку автомобільних доріг. Так, у економічно розвинутих країнах застосовуються різні форми фінансування автодорожнього будівництва, які передбачають партнерство держави і приватного сектора, і які є основоположним елементом функціонування змішаної економіки. Найбільш прогресивною формою приватно-державного партнерства є концесія.

У сучасній економічній теорії та практиці концесія як визначальний елемент партнерських відносин держави і приватного сектора являє собою систему економіко-правових відносин, в межах якої суспільна влада перелає певні права приватній, змішаній або державній компанії на будівництво,

модернізацію, реконструкцію, експлуатацію, управління, обслуговування та/або використання майна, яке їй належить, на визначений строк (тобто на поворотній основі) і за плату [3].

На сучасному етапі приватно-державне партнерство переважно пов'язане з процесами реструктурування національних економік. Одним з найважливіших і перспективних напрямків удосконалення державної економічної політики, розв'язання інвестиційної та бюджетної проблем є реалізація концесійних проєктів.

Проаналізувавши досвід різних країн світу [6-11,14] щодо джерел наповнення дорожніх фондів можна виділити два основні підходи. Перший – економіка країни в цілому платить за вигоди отримані від наявності в цій країні якісної розвинутої дорожньої інфраструктури. У цьому випадку наповнення дорожніх фондів реалізується за рахунок відрахування частини доходів загальнодержавного бюджету та (або) зборів та відрахувань усіма суб'єктами господарювання не залежно від виду діяльності. При другому підході застосовується принцип «user pays» («користувач платить»), тобто плата стягується з суб'єктів, які безпосередньо мають вигоду з використання дорожньої інфраструктури. Другий підхід реалізується у вигляді спеціалізованих дорожніх зборів та податків, які мають цільове призначення [5].

Висновки. В ході дослідження встановлено, що особливістю фінансування дорожнього господарства є те, що з користувачів автомобільних доріг на сьогодні неможливо шоразу стягувати плату за проїзд, тобто отримувати кошти за надані послуги. Тому держава повинна брати на себе функції щодо збору та розподілу коштів на розвиток дорожньої мережі та підтримку її в робочому стані.

Слід відмітити, що від належного та достатнього фінансування автомобільного дорожнього господарства на пряму залежить технічний стан автомобільної дорожньої мережі та ефективність роботи суб'єктів та об'єктів економічної діяльності, забезпечення належного життєвого рівня громадян України. Належне фінансування дасть змогу покращити показники експлуатаційного стану доріг. Згідно з Державною цільовою економічною програмою розвитку автомобільних доріг загального користування на 2013-2018 роки, до 2018 року можливо провести будівництво та реконструкцію майже 746 км доріг загального користування, зробити капітальний ремонт 1636 км автодоріг та поточний середній ремонт 15579 км автомобільний доріг загального користування. Втім, відсутність системи чітких та незмінних критеріїв, принципів і напрямків регулювання та фінансування дорожньої галузі, відсутність приватної власності на дороги, низький рівень конкуренції на ринку виконавців дорожніх робіт та постачальників дорожньої техніки і матеріалів призводить до неефективного та нецільового використання суспільних коштів, роздування цін на дорожні роботи, зниження якості дорожніх робіт, обмеженість державного фінансування і можливостей залучення кредитів унеможливають швидку модернізацію і розвиток мережі національних автодоріг сприяють перетворенню дорожньої галузі в "чорну діру" для бюджетних коштів. Тому, прискорене вирішення цих проблем має виключно важливе значення не тільки для автодорожнього комплексу, а й для

транспортної галузі і держави в цілому, ефективного функціонування її виробничої та соціальної сфер, які в значній мірі забезпечуються стабільною та надійною роботою транспорту.

Список використаних джерел

1. Опарін В. М. Фінанси / В. М. Опарін. — К. : КНЕУ, 2002. — 240 с.
2. Фінанси. / [О. П. Близнюк, Л. І. Лачкова, В. І. Оспіщев та ін.]; За ред. І. В. Оспіщева. — К. : Знання, 2006. — 415 с.
3. Вдовенко Ю. С. Приватно-державні джерела фінансування розвитку автомобільних доріг регіону [Електронний ресурс] : дис. ... канд. екон. наук : 08.00.04 / Ю. С. Вдовенко— Чернігів, 2008. — 232 с. — Режим доступу: <http://mydisser.com/ru/catalog/view/45/383/1972.html>.
4. Безуглий А. О. Аналіз системи фінансування державних суб'єктів господарювання дорожньої галузі [Електронний ресурс] / А. О. Безуглий // . - 2014. - № 1. - С. 29-32. - Режим доступу: http://nbuv.gov.ua/j-pdf/riprrp_2014_1_8.pdf.
5. Концева В.В. Фінансування потреб дорожньої галузі України: сучасний стан та шляхи вирішення проблем [Електронний ресурс] / В.В. Концева, Т.І. Печончик // Вісник Національного транспортного університету. —2013. — Вип. 28. — Режим доступу: http://publications.ntu.edu.ua/visnyk/28_2013/227-232.pdf.
6. Про схвалення Концепції реформування системи державного управління автомобільними дорогами загального користування: Розпорядження КМУ від 20 серпня 2008 р. N 1096-р [Електронний ресурс]. — Режим доступу: <http://zakon4.rada.gov.ua/laws/show/1096-2008-%D1%80>.
7. Про схвалення Транспортної стратегії України на період до 2020 року: Розпорядження КМУ від 20.10.2010 № 2174-р [Електронний ресурс]. - Режим доступу: <http://zakon4.rada.gov.ua/laws/show/2174-2010-%D1%80>.
8. Про затвердження Державної цільової економічної програми розвитку автомобільних доріг загального користування на 2013-2018 роки: Постанова КМУ від 11 липня 2013 р. № 696 [Електронний ресурс]. — Режим доступу: <http://zakon4.rada.gov.ua/laws/show/696-2013-%D0%BF>.
9. Варнавский В.Г. Концессии в транспортной инфраструктуре: теория, практика, перспективы: монография/ В.Г. Варнавский. — М., 2002. — 146с. - Режим доступу: http://www.imemo.ru/files/File/ru/publ/2002/2002_001.pdf
10. Кутари В. Международный опыт создания организационных структур по работе с проектами ГЧП и их функционирования. - http://siteresources.worldbank.org/PPPILP/Resources/1-Vikram_RUS.pdf
11. Практическое руководство по вопросам эффективного управления в сфере государственно-частных партнерств. /ЕЭК ООН. - Нью-Йорк-Женева, 2008. - http://safbd.ru/sites/default/files/rukovodstvo_eeek_oon_po_gchp.pdf
12. User Guidebook on Implementing Public-Private Partnerships for Transportation Infrastructure Projects in the United States / Federal Highway Administration. - Washington. 2007. - 140p. - http://www.fhwa.dot.gov/IPD/pdfs/ppp_user_guidebook_final_7-7-07.pdf
13. Gerrard M.B. What Are Public-Private Partnerships, and How Do They Differ From Privatizations? / M.B. Gerrard // Finance & Development. - 2001. - Vol. 38. - No. 3. - <http://www.imf.org/external/pubs/ft/fandd/2001/09/gerrard.htm>
14. Transportation in the United States. - <http://selection4.org/transportation-in-the-united-states-s11/>